

**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail : pr3@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-17.960/0012-I/PR3/2007 DVR:0000175

An das
Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft

E-Mail: abteilung.62@lebensministerium.at

Wien, am 23. April 2007

Betrifft: Altlastensanierungsgesetz-Novelle

Bezug: BMLFUW.2.2.2/0008-VI/2/2007

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt zum o.g. Betreff wie folgt Stellung:

Einleitend wird angemerkt, dass die ALSAG-Novelle 2007 auf zahlreichen Änderungen des Entwurfs der Deponieverordnung 2007 aufbaut und die Auswirkungen der ALSAG-Novelle 2007 ohne die entsprechenden Bestimmungen des Verordnungsentwurfs nicht interpretierbar sind. Es erscheint verfassungsrechtlich bedenklich, wenn sich der Inhalt und damit die Auswirkungen eines Gesetzes nicht durch das Gesetz selbst, sondern nur durch eine wenig determinierte Verordnung, auf die (statisch oder dynamisch) verwiesen wird, erschließt. In diesem Sinne wären wohl die Deponieklassen durch den Gesetzgeber unter Berücksichtigung der Vorgaben der EU festzulegen und nicht durch den Ordnungsgeber vorzugeben.

Es ist daher zunächst auf die Mängel des Entwurfs der **Deponieverordnung 2007** zu verweisen:

Die Deponieverordnung hat vor allem Auswirkungen auf die Errichtung von großen Infrastrukturvorhaben für Straße und Schiene, da hierbei regelmäßig große Mengen an Bodenaushub anfallen, der mit geogenen Stoffen aus den natürlichen Vorkommen belastet ist, die über den vorgegebenen Grenzwerten liegen und der daher entweder wiederverwertet oder deponiert werden muss, wobei schon der bestehende Bundesabfallwirtschaftsplan die Wiederverwertung des geogen belasteten Altmaterials (zB Gleisschotter) unmöglich macht.

Aus dem Entwurf der Deponieverordnung ergeben sich folgende wesentliche Auswirkungen:

- sehr dichte und komplizierte Überwachungsvorschriften mit Auswirkungen auf den Bauablauf (Steigerung der Deponiekosten von 3 bis 5% auf bis zu 35%)

- Komplikationen für die Vergabeverfahren mit erheblichen Rechtsunsicherheiten
- Ausweitung der Anzahl der Deponieklassen und Bildung von Unterklassen (dadurch teilweise Verzehnfachung der Deponiekosten für geogen verunreinigtes Material)
- Anhebung der Anforderungen an den Deponiestandort (Erhöhung der Deponiekosten)
- Anhebung der Kriterien für die Abfallannahme in allen Klassen (dadurch Zwang zur Ablagerung auf einer höherwertigen, wesentlich teureren Deponie)
- weitgehende Einschränkung der Möglichkeit zur Grenzwertüberschreitung (dadurch Zwang zur Ablagerung auf einer höherwertigen, wesentlich teureren Deponie)
- nicht nachvollziehbare Kleinmengenregelungen

Anstelle die Verordnung an die EU-Vorgaben anzupassen, wurden letztere leider nur auf die bestehende Rechtslage „aufgepfropft“. Die Nachteile der Übererfüllung werden damit insofern verstärkt, als bereits in der Vergangenheit über die Vorgaben der EU hinausgegangen wurde und sich die Zusatzanforderungen gegenseitig potenzieren.

Schon die bestehende Deponieverordnung und der Bundesabfallwirtschaftsplan sind wesentlich strenger als die bisherigen Vorgaben der EU: In Österreich gab es bisher die Klasse Bodenaushubdeponie als unterste Kategorie – die EU kennt diese Deponieklasse nicht. Bisher war die nächsthöhere Deponieklasse in Österreich die Baurestmassendeponie, auch diese Klasse ist der EU unbekannt. Die Vorgaben der EU beginnen mit der Klasse Inertabfalldeponie, die aber hinsichtlich der Grenzwerte sehr nahe der Baurestmassendeponie liegt.

Statt jetzt die bestehende Verordnung an die EU-Vorgaben anzupassen und auf die bisherigen Klassen Bodenaushubdeponien und Baurestmassendeponien zu verzichten, wurden die neuen EU-Deponieklassen einfach dazugeschrieben, sodass wir in Österreich mehr Deponieklassen haben, als die EU-Gesetzgebung vorschreibt. So potenzieren sich die Zusatzanforderungen gegenseitig.

Der Entwurf bewirkt daher vor allem, dass künftig noch mehr Material auf Deponien mit noch höheren Anforderungen mit umfangreicheren bürokratischen Vorgaben noch teurer deponiert werden muss. Der Mangel an höherwertigen Deponien (z.B. keine Baurestmassendeponie in Tirol) führt weiters zu sinnlosen und teuren Mehrtransporten, die den Anstrengungen im Bereich Klimaschutz entgegenwirken.

Eine Überprüfung unter Einbindung der Errichtungsgesellschaften (ÖBB-Infrastruktur Bau AG, BEG, BBT-SE und ASFINAG) hat ergeben, dass durch den Entwurf eine enorme Verteuerung der in Bau und Planung befindlichen Baumaßnahmen ergeben. Alleine für die Brennerachse wird mit Mehrkosten von rd. 200 Mio. Euro gerechnet. Für Koralm-, Wienerwald- und Lainzer Tunnel wird mit weiteren rd. 70 Mio. Euro zu rechnen sein.

Damit steht die Deponieverordnung 2007 im Widerspruch zum Regierungsübereinkommen, wonach die Übererfüllung von EU-Vorschriften vermieden werden und der Vorgabe, dass bei den



Projekten 10% eingespart werden muss, und würde sogar zu einem budgetären Mehrbedarf führen.

Diese Nachteile würden nunmehr noch durch die vorliegende ALSAG-Novelle 2007 erheblich verstärkt.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Verwertung von Aushubmaterial durch den Entwurf in ökonomischer Hinsicht praktisch unmöglich gemacht wird, weil in § 3 Abs. 1a Z 5 zusätzliche Voraussetzungen für eine Verwertung hinzukommen. Hiedurch wird der Deponierung vor der Verwertung der Vorrang eingeräumt, was nicht nur mit § 1 Abs. 2 AWG, sondern auch zu Artikel 3 und 4 der Richtlinie des Rates vom 15. Juli 19754 über Abfälle (75/442/EWG) im klaren Widerspruch steht.

Generell würde durch das Zusammenspiel von Deponieverordnung 2007 und die vorliegende ALSAG Novelle 2007 sowohl die laufende Erhaltung als auch der verkehrs- und klimapolitisch sinnvolle Ausbau der Schieneninfrastruktur erheblich verteuert. Diese Mehrkosten würden letztlich auf die Nutzer der Schieneninfrastruktur umgelegt.

Besonders schwerwiegend muss im Entwurf die Beitragspflicht für die (neue) Klasse Inertstoffdeponie gesehen werden. Tunnelausbruch wird in diese Gruppe fallen. Die Auswirkungen des Gesetzesentwurfs können an Hand der Brenner Achse dargestellt werden: Für den Brenner Basistunnel wird (ohne Erkundungsstollen!) bei einer Deponiemenge von neun Mio. m³ mit zusätzlichen Beitragskosten von rund 55 Mio. Euro zu rechnen sein, unter Berücksichtigung dieser dürfte die Kosten auf über 60 Mio. Euro steigen. Für den ersten Bauabschnitt des Unterinntals (Kundl – Radfeld) sind allein für den Tunnelausbruch Mehrkosten von rund 6,5 Mio. Euro zu erwarten. Beim Basistunnel ist zwischen Italien und Österreich Kostenteilung vereinbart. Das willkürliche Hochschrauben der Kosten durch Österreich (mehr als 170 Mio. Euro Mehrkosten durch die Deponieverordnung 2007, mehr als 60 Mio. Euro Mehrkosten durch die ALSAG-Novelle 2007) kann zu Problemen mit Italien und der Europäischen Kommission als Förderungsgeber führen. Dies vor allem auch deshalb, weil Österreich weit über die Vorgaben des Gemeinschaftsrechts hinausgeht.

Aus Sicht des BMVIT wäre daher jedenfalls zu berücksichtigen, dass für bestimmte Materialien aus Bauprozessen im öffentlichen Interesse (z.B. Tunnelausbruch und AHM-Aushubmassen; AHM = Aushubmaschine/Gleisschotter und Unterbau) eine ALSAG-Befreiung vorzusehen wäre. In diesem Sinne wird auch ein Entfall des geplanten Altlastenbeitrags für alle Ablagerungen auf Inertabfalldeponien gefordert.

Unter Berücksichtigung der angeführten Erwägungen trifft daher die in den Erläuterungen dargestellte Vermutung, dass positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort und indirekt auch auf die Beschäftigung zu erwarten wären, nicht zu.



Für den Bundesminister:

Mag. Heinrich Knab

elektronisch gefertigt

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Sandra Hoentzsch

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7415

E-Mail: sandra.hoentzsch@bmvit.gv.at